

mentalidad no radica sólo en los volúmenes y grandes gestos de la arquitectura, sino especialmente en las posibilidades expresivas de los materiales, lo que se traduce en las superficies lisas y pulidas del granito; en el primitivismo y la rudeza de la piedra poco desbastada; en los brillos del bronce; en los reflejos de la cerámica dorada; en el hierro roblonado; en las obras de forja en que el hierro muestra su dureza y resistencia, y en las transparencias del cristal. Es una visión de orfebre y artesano trasladada a obras de gran formato. Durante un largo período de años, la arquitectura de Palacios está, además, concebida con el concurso de la escultura. No se trata de una escultura prolija en relieves, como puede ser el caso del Palacio de Comunicaciones, sino una escultura complementaria que tiene su exponente en la arquitectura griega.

Las coordenadas en que esta arquitectura halla su definición son las del *art déco*. Hay notas modernistas en los primeros edificios de Palacios, pero es en el *decó* donde la mayor parte de su producción se logra. El concepto de monumentalidad, el uso de los materiales y el carácter literario de su arquitectura es más que nada *decó*. Palacios no solo es uno de sus principales introductores en España, junto con Anasagasti y el catalán Rafael Massó, sino uno de los grandes creadores europeos generalmente olvidados. Es a partir de 1910-1915 cuando se puede ver esta orientación estilística en Palacios, pero es sobre todo a partir de 1919 cuando se hace más evidente. Frente a gran número de arquitectos que se incorporan al *art déco* desde la mimesis de la Exposición de París de 1925, Palacios lo hace a través de una evolución de su obra.

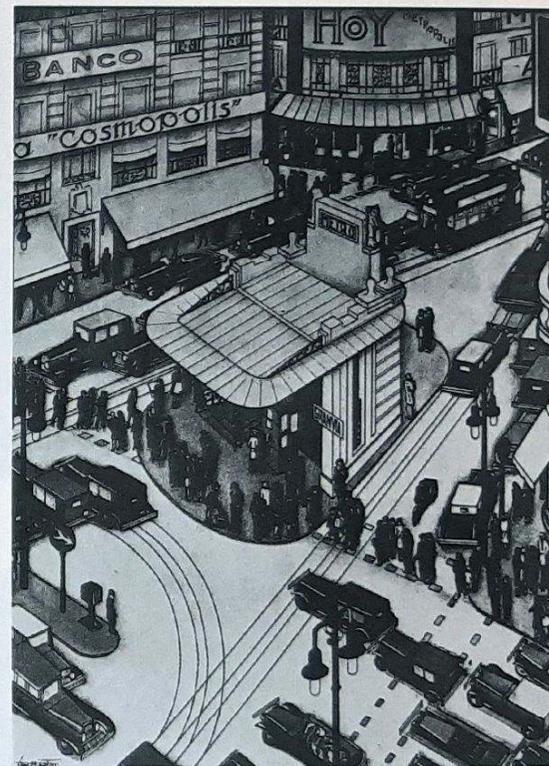
Palacios no es ajeno a las diversas influencias y corrientes, pero su gran capacidad de asimilación hace que éstas se integren y enriquezcan un estilo personal ya muy elaborado. Hacia 1915 va a dejar de experimentar la influencia de la escuela de Viena y mira más hacia la producción de otros países, como Alemania, EE. UU. e Italia. En al-

gunos proyectos de 1919 hay una influencia muy acusada de ciertos repertorios italianos.

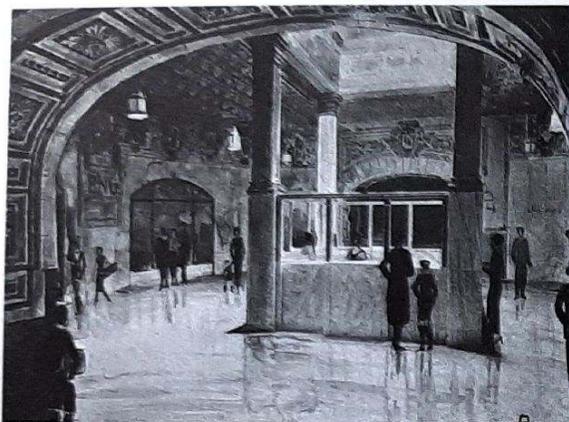
EL METROPOLITANO ALFONSO XIII

Una de las empresas que más influyó en la modernización de Madrid fue la construcción del Metropolitano Alfonso XIII. A finales del XIX y principios del XX, hubo algunos intentos para dotar a Madrid de un «metro», pero no fructificaron. El ingeniero de caminos Carlos Mendoza propuso a los ingenieros González Echarte y Miguel Otamendi la construcción de un ferrocarril subterráneo en la capital. En mayo de 1914 se solicitó al Ministerio de Fomento la concesión del ferrocarril, cuyos trabajos se iniciaron en 1917. En un principio, la banca fue reacia a colaborar en la empresa y sólo el Banco de Vizcaya prestó su apoyo, concediendo la mitad del capital siempre que el resto se cubriese con acciones. Uno de los principales accionistas de la sociedad, que le prestó un decidido apoyo, fue el rey Alfonso XIII.

La primera línea fue la de Sol-Cuatro Caminos, que se inauguró en 1919. Siguió la de Sol-Atocha en 1921, con prolongación en 1923 al Puente de Vallecas y en la primavera de 1924 se inauguraron los trabajos de Sol a Ventas. Aseguraba el Metro las comunicaciones del centro con las zonas obreras, el ferrocarril y los espectáculos multitudinarios. Antonio Palacios fue el arquitecto de la Compañía, autor de los vestíbulos, accesos, decoraciones y edificios varios de la Sociedad Metropolitana, desde oficinas a talleres y cocheras. Se trata de una actividad más industrial que le pone en contacto con el mundo de las obras públicas y la ingeniería. Como Guimard en París o Wagner en Viena, va a diseñar multitud de elementos relacionados con este moderno medio de transporte. Su intervención en esta empresa es un hecho de suma importancia, cuyo alcance último aún no se ha apuntado, pero, sin duda,



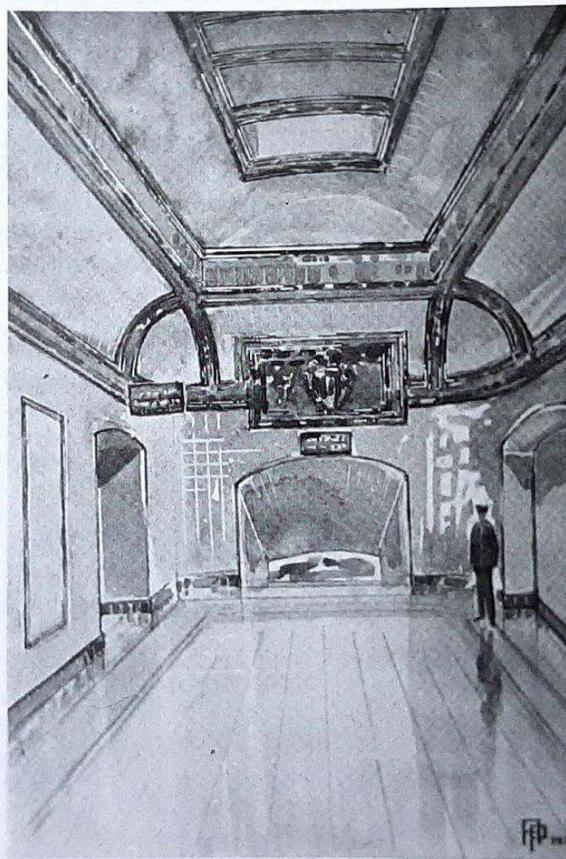
San Martín. Acceso al Metro en la Red de San Luis.



Antonio Palacios. Vestíbulo de la estación del Metro de Sol (1919).



Antonio Palacios. Vestíbulo de la estación del Metro de Progreso.



Antonio Palacios y Joaquín Otamendi. Acceso del Metro en Progreso (1919-1921).

el «metro» le ayudó a ver la ciudad desde unos horizontes más amplios y dinámicos.

En los interiores de estaciones y vestíbulos siguió una línea decorativa con ciertas variantes, pero muy unitaria por el uso de azulejos biselados y cerámica toledana y sevillana, de tonos dorados y azules como materiales de revestimiento. En los accesos y bocas del metro domina el hierro y la piedra. Estos años, en torno a 1919, que hemos denominado como el momento clásico, es también el momento cerámico. Palacios maneja la cerámica como si fuera material precioso, es el oro y la plata de sus obras, que además da a los interiores un tono típicamente hispano. La intención principal en estas decoraciones es conseguir un ambiente agradable y alegre en un lugar subterráneo al que no estaba acostumbrado el viajero madrileño. Las iluminaciones cenitales con losetas de cristal se utilizan siempre que es posible; de hecho, el vestíbulo de Sol tenía luz cenital. Miguel Otamendi daba en uno de los folletos del Metro una exacta descripción del vestíbulo de Sol, que era el corazón de toda la red a la vez que el de Madrid: «Su principal elemento decorativo es un ancho friso de cerámica de Toledo, en altorrelieve, que ostenta los escudos de las regiones españolas; en las claves de sus puertas principales de acceso campean los de la provincia y villa de Madrid, ornamentándose dichas puertas con cerámica que en su intradós forma los característicos encasetonados de puro arte español. Toda esta cerámica está entonada en los finos matices de un gris azulado; los muros están cubiertos con mármol blanco y gris y el conjunto queda iluminado por la clara luz cenital de la amplia claraboya de loseta prismática».

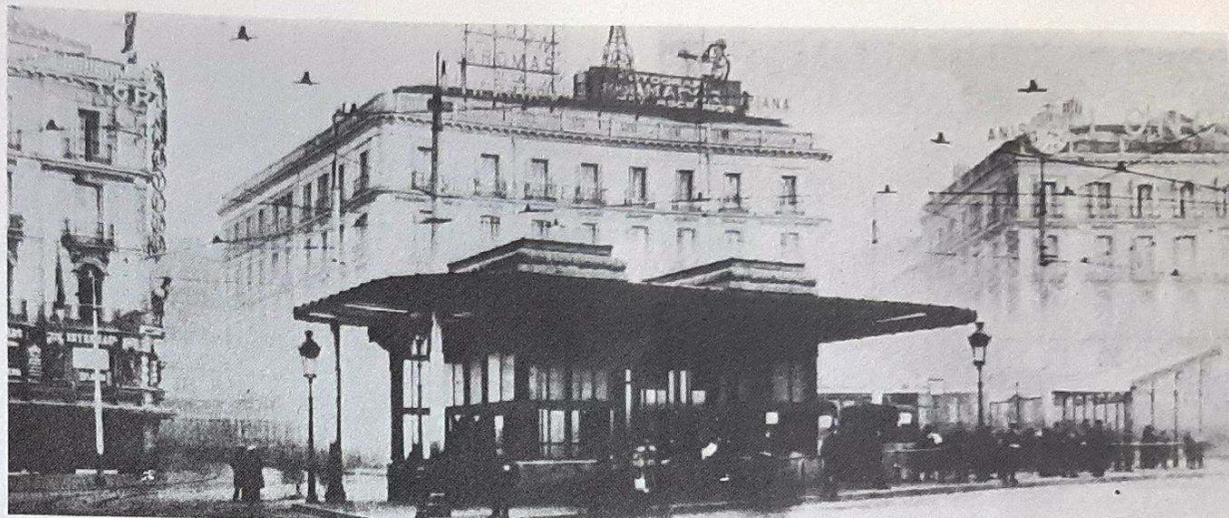
Se proyectaron para el Metro dos tipos de accesos, unos de escaleras a través de corredores y otros directos de ascensores con pabellones. Las bocas de las escaleras tienen todas un diseño muy sencillo, un zócalo de piedra con una baranda de hierro con barrotes pareados y unas líneas que se enroscan al arranque de la escalera. Es todo un

lenguaje rotundo y eficaz en el que brilla de nuevo la inventiva escultórica de Palacios, mostrando la fuerza de los materiales más diversos, dejándolos que casi se expresen por ellos mismos. En algunas estaciones, como en Cuatro Caminos, era un cerramiento de granito con una columna farola anunciadora.

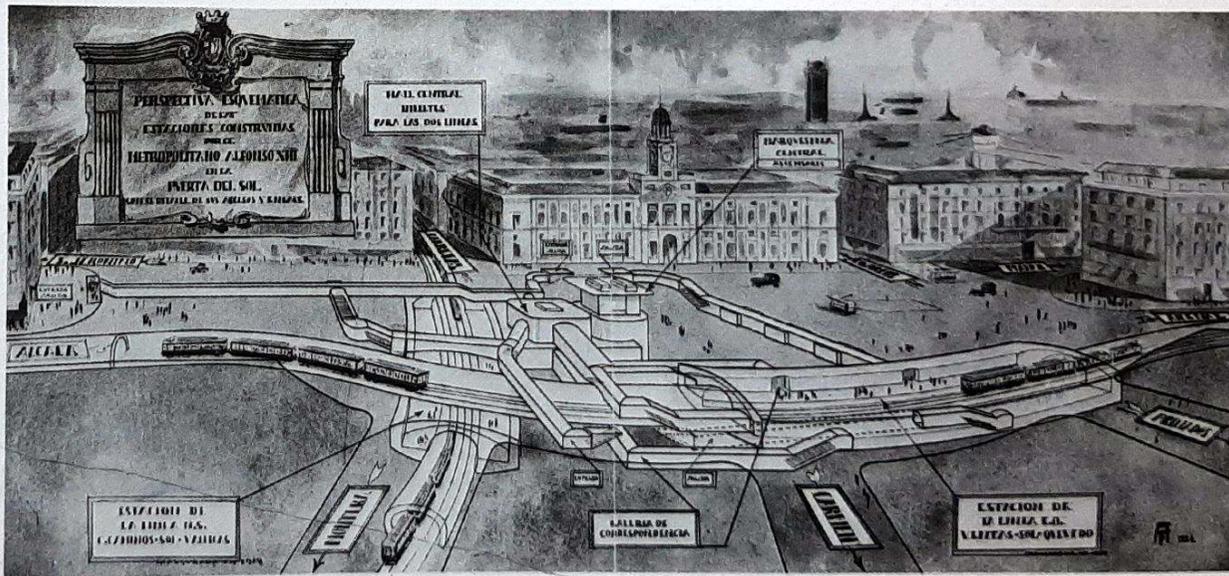
Los dos únicos pabellones que conocemos fueron los de la Gran Vía y Sol. Generalmente se ha aludido al de la Gran Vía y es curioso cómo se ha borrado de la memoria de Madrid el de Sol. Ambos eran dos piezas originalísimas. El de la Gran Vía (hoy mal reconstruido en Porriño) era un pórtico de granito pulimentado, cerrado por una marquesina de amplio vuelo y ligeramente inclinada para evitar las aguas de lluvia. Por este templete se accedía a los ascensores de esta boca de pozo. Era todo un atractivo reclamo de gran fantasía.

De una modernidad más extrema era el de la Puerta del Sol. En esta estación había dos ascensores de entrada y salida englobados en una construcción acristalada. Era una caja de cristal rodeada de una muy volada marquesina que (a la vista de las viejas fotografías) parece que la refuerzan dos bloques correspondientes a los techos de los ascensores. Según Miguel Otamendi: «La marquesina va sobre ligeros apoyos de hierro, con objeto de reducir al mínimo el emplazamiento ocupado sobre la vía pública, y se ha decorado el conjunto con fuertes moldurones de bronce que destacan sus principales elementos constructivos».

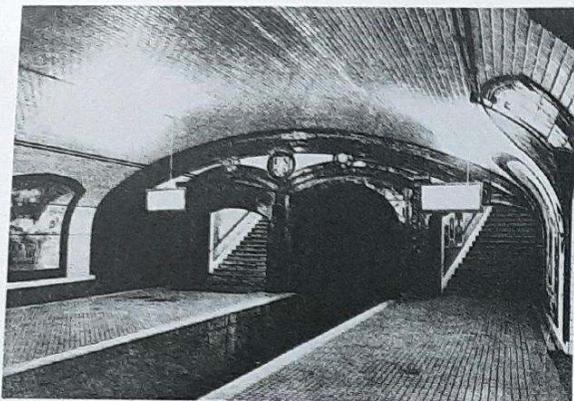
Si se tiene en cuenta que esta caja de cristal es sólo tres años posterior al Pabellón de Vidrio de Bruno Taut para la Exposición de Colonia de 1914, quizá ello ayude a situar en el plano que corresponde al pabellón de Palacios. Construido, por lo demás, en un momento en que la construcción de edificios en cristal obsesionaba a los arquitectos alemanes expresionistas y fue punto de partida para importantes experimentos de arquitectos como Gropius, Palacios tenía el ante-



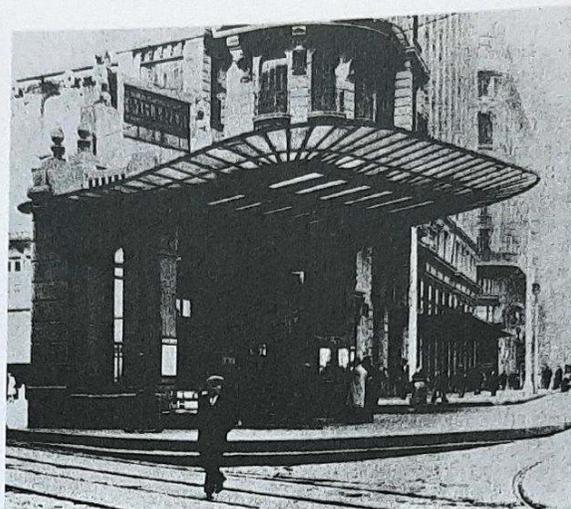
Antonio Palacios y Joaquín Otamendi. Acceso al Metro en la Puerta del Sol (1919).



Antonio Palacios y Joaquín Otamendi. Croquis del Metro en la Puerta del Sol (1924).



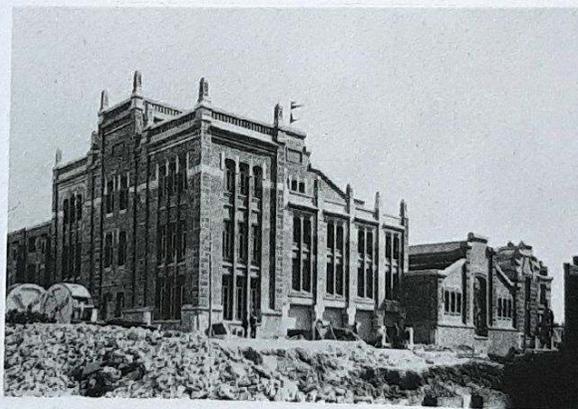
Antonio Palacios y Joaquín Otamendi. Vista de un andén del Metro.



Antonio Palacios y Joaquín Otamendi. Templete de acceso al Metro en la Red de San Luis.



Antonio Palacios y Joaquín Otamendi. Estación del Metro de Retiro.



Antonio Palacios. Talleres y oficinas del Metro en Pacífico (1919).

cedente de Guimard en París y el de la estación Wagner para la Karlplatz de Viena, pero el efecto de la de Sol es mucho más directo, anunciando con sus acentuadas marquesinas las audacias voladas del hormigón. Algo que luego realizarían otros madrileños, como Torroja. Probablemente estos pabellones de Palacios influyeron en las marquesinas que Anasagasti introdujo en algunas de las portadas de sus cines, como es el caso del Real Cinema, pero las marquesinas de Anasagasti se refuerzan con cadenas. Nadie en España antes de Palacios había realizado una obra en hierro y cristal tan clara y diamantina, casi como un ilusionismo arquitectónico.

Para la Compañía Metropolitana proyectó también todos los almacenes, cocheras y dependencias. Entre ellas destaca la central térmica de Pacífico, que es, junto con los talleres del ICAI y la central eléctrica del Tambre, una de las mejores muestras de la arquitectura industrial de Palacios. Se compone de un cuerpo de oficinas en la fachada y varias naves paralelas para las máquinas. Los remates y balaustrada del edificio principal siguen las de las bocas del Metro, creando de esta manera una expresión arquitectónica unitaria para la Compañía. La calidad de un diseño monumental llega a las mismas cocheras del Metropolitano, como la de Cuatro Caminos, con un potente arco de piedra y ladrillo y unas escaleras con arco rampante.

AYUNTAMIENTO DE PORRIÑO

Después de la iglesia del Hospital de San Francisco de Paula para jornaleros, el Ayuntamiento de Porriño es de nuevo un manajo de formas medievales en el que cabría ver ciertas intenciones regionalistas. El Ayuntamiento se levanta en el centro de la ciudad sobre un solar muy estrecho y alargado del que Palacios apura todas sus posibilidades.

El Ayuntamiento de Porriño es una muestra algo excepcional en un momento en que la pro-